



### Valorisation du retour d'expérience

(par Thierry COUDERC, Président de la Commission Sécurité des Vols de la FFPLUM)

Rappeler que l'analyse des accidents participe à l'amélioration de la sécurité des vols relève du lieu commun. Depuis le début de l'an dernier, le BEA a recommencé à intervenir sur les accidents d'ULM. Même si son intervention n'est pas systématique en raison de moyens qui restent contraints et qui doivent être mobilisés en priorité sur le transport commercial, cet effort est particulièrement précieux pour nous aider à orienter nos actions.

Mais plusieurs raisons nous indiquent qu'il ne faut en aucun cas s'en contenter :

- Attendre la survenue d'évènements dramatiques pour discerner les points de vulnérabilités de l'activité à améliorer serait une démarche peu satisfaisante, intellectuellement difficile à assumer et contraire à toute attitude proactive.
- Même si il y en a trop, le nombre d'accidents reste heureusement suffisamment bas pour ne pas être réellement représentatif de notre activité.
- Dans notre aviation légère où l'environnement administratif et opérationnel de chaque vol ne saurait être normé, et où les appareils n'ont pas nécessairement d'enregistreur de vol, les circonstances précises des accidents les plus graves ne peuvent pas toujours être relevées par les enquêteurs.

En outre, un incident mineur relevé par un pilote ou une erreur légère, peuvent avoir des conséquences variables en fonction des circonstances. Prenons l'exemple caractéristique qu'est l'oubli de contrôle du verrouillage d'une trappe de visite.

- Si la trappe est mal fermée au hangar et si le pilote s'en aperçoit avant le prochain vol  
**Aucune conséquence**
- Si l'appareil part en vol sans que le défaut n'ait été corrigé et que la trappe tombe au décollage  
**Conséquence matérielle bénigne**
- Si en s'arrachant en vol, elle endommage localement la cellule  
**Conséquences matérielles sérieuses**
- Si en s'arrachant en vol, elle tombe sur quelqu'un au sol, ou endommage une commande de vol  
**Conséquences potentiellement dramatiques**

Convenons qu'il serait vraiment dommage de devoir attendre que survienne la troisième ou la quatrième possibilité, avant d'appeler l'attention des pilotes sur ce point. C'est tout l'intérêt de la démarche REX. Dans l'univers de l'aviation certifiée, le règlement Européen n° 376-2014 en a défini le cadre légal de sa mise en œuvre en rendant obligatoire la déclaration des incidents. Vous pouvez en consulter ici la présentation.  
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/document157959>

On y lit : *Bien que le règlement en prévoit la possibilité, il n'y a pas actuellement de notification obligatoire pour les aéronefs « annexe 2 ». Néanmoins, les pilotes et exploitants de ces aéronefs sont aussi invités à notifier les évènements quand ils ont le sentiment que leur compte rendu contribuera à l'amélioration de la sécurité de l'aviation.*



Il est bien évident que l'intégration du mouvement ULM français à une telle procédure multinationale ne serait compatible ni avec la promotion de la pratique autonome et la diversité qui font son originalité, ni avec le régime déclaratif et qui le caractérise. Et puis, la FFPLUM a mis en place il y a bientôt 6 ans un REX qui fonctionne bien et qui devrait suffire à répondre à ce besoin pour peu que les pilotes restent motivés pour le faire vivre.

Toutefois, il a été décidé de profiter de l'occasion pour améliorer notre REX, afin d'en moderniser les fonctionnalités et de tenir compte des évolutions réglementaires. Cette version 2 est désormais en ligne, depuis le 16 septembre dernier. Si la présentation générale n'a pas changé afin d'assurer une bonne continuité avec les déclarations publiées depuis 6 ans, elle comporte de nombreuses modifications de détail, et surtout 5 adaptations majeures :

- 1) La hiérarchisation et la désignation des pages de formulaires de choix multiples ont été simplifiées et adaptées. Ainsi, la présentation est plus proche des modes de saisie en usage dans le reste de l'aviation, et les termes employés sont mieux harmonisés, lorsque c'est possible, avec les dénominations adoptées par le nouveau règlement européen.
- 2) Jusqu'à présent, le REX FFPLUM ne permettait de déclarer que les événements évités, c'est-à-dire ceux dont les suites n'allaient pas au-delà des conséquences matérielles bénignes. Vous pourrez, si vous le souhaitez, déclarer des accidents matériels et décrire les dégâts subis par l'ULM.
- 3) Vous pourrez, si vous le souhaitez, indiquer vos coordonnées pour pouvoir être joint par l'administrateur du REX. Cette partie a été conçue de manière à préserver la confidentialité et vous ne serez jamais obligés de la renseigner pour que votre REX soit validé, si vous préférez bénéficier de l'anonymat total.
- 4) Les champs de rédaction libre prennent désormais en compte les fonctionnalités d'organisation des textes tels que la distinction des paragraphes et les retours à la ligne.
- 5) En fin de saisie, le serveur affiche la page définitive reprenant l'ensemble de votre déclaration, et la soumet à votre approbation avant de l'envoyer au modérateur.

Attention cependant, l'établissement d'un REX ne saurait se substituer aux démarches obligatoires qui doivent être entreprises en cas d'accident, même lorsqu'il fait état de dégâts matériels et que le déclarant s'est identifié.

Le REX reste une démarche décidée qui marque la volonté du déclarant à participer à l'amélioration de la sécurité des vols en ULM. Il est à la disposition de chaque pilote, n'hésitez pas à l'utiliser en étant bien persuadé que cette démarche participe à la défense de l'ULM tel qu'il se pratique dans notre pays :

- Par l'aide que son exploitation apporte à l'amélioration de la sécurité des vols
- Par la diffusion des informations de sécurité qu'il permet

Par la mise en valeur du sérieux et de la responsabilité des pratiquants qui l'utilisent.





## Nos réflexions...



(par Eric GALVAGNO)

### Les bons gestes et les bons comportements en toutes circonstances

Les derniers accidents en ULM, dont un mortel, auraient pu être facilement évités. Cette terrible constatation ne fait que renforcer la volonté de la commission sécurité des vols de la fédération, de continuer à informer et faire prendre conscience aux pilotes ULM, que dans la pratique de notre activité, il y a des fondamentaux à connaître et à ne pas transgresser.

Quels sont-ils ?? Les derniers rapports du BEA (avion et ULM) nous permettent de les illustrer : Une des particularités de l'ULM réside dans sa faible masse. En conséquence, son énergie cinétique va se dégrader rapidement en cas de perte de puissance moteur. Ainsi, nous savons, que ce soit au décollage ou en cas de remise de gaz, qu'un palier d'accélération est indispensable pour prendre de la vitesse et pallier efficacement une panne moteur. En effet, pente forte et vitesse proche du second régime entraîneront l'ULM au décrochage en cas de perte de puissance moteur même si l'action à piquer est rapide car la diminution de vitesse, elle, sera instantanée :

[https://www.bea.aero/uploads/tx\\_elydbrapports/BEA2015-0593.pdf](https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2015-0593.pdf)

De même, il ne faut pas oublier que la vitesse de décrochage augmente avec l'inclinaison, et qu'en cas de panne moteur au décollage, l'altération de cap ne doit pas être supérieure à + ou - 30° avec une inclinaison maximale de 15° et un dérapage nul.

[https://www.bea.aero/uploads/tx\\_elydbrapports/hb-1140907\\_01.pdf](https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/hb-1140907_01.pdf)

En situation de fatigue, de fort stress, en cas d'imprévus, ou lorsque nous sommes préoccupés par un problème, notre attention et notre performance ne sont plus les mêmes et se dégradent rapidement. Cette situation peut se retrouver lors de vols avec passagers, où la volonté de bien faire notamment à l'atterrissage, font que cette tension supplémentaire peut saturer nos capacités mentales, et altérer nos réactions dès lors qu'un évènement inusuel se produit.

[https://www.bea.aero/uploads/tx\\_elydbrapports/BEA2016-0402.pdf](https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2016-0402.pdf)

Ou bien, lors de vols d'instruction, la multiplication des vols, des exercices, des simulations de pannes et la confiance, parfois dénuée d'esprit critique, que porte l'élève en son instructeur font que les risques d'accident sont plus importants. C'est pourquoi, la rigueur comportementale, tant technique que non-technique, de l'instructeur doit être sa préoccupation de tous les instants. Si son attention, ses capacités sont diminuées par des problématiques extérieures, il faut qu'il en soit conscient et qu'il n'hésite pas à remettre le vol ou prendre le temps d'une bonne décision.

[https://www.bea.aero/uploads/tx\\_elydbrapports/f-sz141026.pdf](https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/f-sz141026.pdf)

[https://www.bea.aero/uploads/tx\\_elydbrapports/BEA2016-0448.pdf](https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2016-0448.pdf)

Exécuter les bons gestes, garder les bons comportements sont essentiels pour éloigner le risque d'accident lors de nos vols. Cela passe par une bonne formation, un entraînement régulier et une pratique aéronautique qui ne doit jamais se banaliser ou paraître banale.

Les publications de la FFPLUM sont diffusées pour informer l'ensemble des pilotes sur des points susceptibles d'affecter leur sécurité, et pour leur proposer une réflexion qui se veut pragmatique sur les moyens de l'améliorer. Compte tenu de la diversité qui caractérise la pratique de l'ULM, les informations diffusées sont strictement indicatives. Elles ne sauraient répondre de façon exhaustive à chaque situation particulière. De fait, l'attention est rappelée sur le cadre réglementaire de l'aviation ultralégère française qui est basé sur un principe déclaratif et sur la responsabilité individuelle des pratiquants, laquelle doit s'exercer sans réserve. En tant que commandants de bord, les pilotes d'ULM doivent s'assurer toujours de la navigabilité de leur machine et conduire leur vol dans le respect strict des règles de la circulation aérienne. Il revient à chaque pilote d'évaluer lui-même la manière d'adapter à son propre cas, la prise en compte des informations de sécurité qu'il reçoit.

